

TOP 1

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	20.07.2015	öffentlich
Ortsbeirat Nördliche Innenstadt	20.07.2015	öffentlich
Ortsbeirat Friesenheim	20.07.2015	öffentlich

Vorlage der Verwaltung

Stadtbahnlinie 10-Friesenheim - Information über den aktuellen Planungsstand der Entwurfsplanung und die weitere Vorgehensweise

Vorlage Nr.: 20151239

Antrag

Der Bau- und Grundstücksausschuss möge Kenntnis von dem aktuellen Stand der Planung nehmen und dem zuvor beschriebenen weiteren Vorgehen zustimmen.

1. Vorbemerkung

Auf der Basis der vom Stadtrat genehmigten Vorplanung wurde im September 2012 eine Zuschussvoranfrage beim Land gestellt. Nach langwierigen Verhandlungen konnte man sich bei einem Gespräch am 19.11.2013 auf eine modifizierte Planung einigen.

Während das Planungskonzept für die Hohenzollernstraße zwischen Marienkirche und Sternstraße unverändert bleibt und in vollem Umfang bezuschusst werden soll, soll im Streckenabschnitt in „Alt-Friesenheim“ eine am Bestand orientierte Erneuerung der abgängigen Gleis- und Fahrleitungsanlage erfolgen. Das heißt: Die Gleisanlage wird wie bisher als zweigleisiger Gleiskörper im Straßenraum hergestellt. Diese Gleiserneuerung ist nicht zuschussfähig. Die Haltestellen in „Alt-Friesenheim“ hingegen werden – wie bisher vorgesehen – behindertengerecht ausgebaut; dieser Ausbau wird bezuschusst.

Diese Änderung der Planung und der Finanzierung wurde am 7.4.2014 vom Stadtrat genehmigt, so dass danach mit der Überarbeitung der Vorplanung und der Fortführung der Entwurfsplanung begonnen werden konnte.

2. Kurzbeschreibung des aktuellen Planungsstandes der Maßnahme

2.1. Planungsgrundsätze

- Im Bereich zwischen den Haltestellen Marienkirche und Sternstraße wird die Stadtbahn abschnittsweise eingleisig auf einem eigenen Gleiskörper geführt. Auf Grund der Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde für Stadtbahnanlagen (TAB) beim Landesbetrieb Mobilität muss der Gleiskörper als nicht überfahrbar ausgebildet werden. Daher wird dieser zur Fahrbahn durch Hochbordsteine (Abstichmass 12- 15 cm) abgegrenzt und außerhalb der Haltestellenbereiche als Grüngleis ausgebildet. Im Bereich der Haltestellen wird er asphaltiert.
- Der gesamte Straßenraum wird neugeordnet. Soweit es die Fahrbahnbreite zulässt, ist die Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer, wie in der Erzbergerstraße, vorgesehen.
- Zwischen den Haltestellen Sternstraße und Friesenheim Mitte (Endhaltestelle) werden die Gleise wie bisher innerhalb der Fahrbahn verlaufen. Diese werden jedoch grundlegend erneuert. Um künftig die Begegnung zwischen der Stadtbahn und LKW zu ermöglichen, ist eine geringfügige Verschiebung der Gleisanlage vorgesehen.

Hierdurch wird außerdem die Möglichkeit für die Feuerwehr zur Anleiterung im Brandfall verbessert.

Das ursprünglich vorgesehene Einbahnstraßensystem entfällt.

- Sämtliche Haltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Wegen der beengten Verhältnisse ist dies im Bereich der Haltestelle Kreuzstraße jedoch nur bedingt möglich.
- Laut Forderung des TAB müssen alle Querungsstellen des eigenständigen Gleiskörpers durch den Individualverkehr signalisiert werden. Daher wurde deren Anzahl reduziert. Künftig ist eine Querung der Gleisanlage nur noch an den Kreuzungen vorgesehen:
 - Carl-Friedrich-Gauß-Straße
 - Pettenkofersstraße
 - Virchowstraße
 - Bremserstraße
 - Fichtenstraße/Ebertstraße
 - Riedsaumstraße

An folgenden Einmündungen soll lediglich die Fahrbeziehung Rechtsausbiegen bzw. Rechtseinbiegen realisiert werden:

- Bessemerstraße
- Röntgenstraße
- Kneippstraße
- Paul-Ehrlich-Straße
- westliche Einmündung der Bremserstraße
- Benzstraße
- Hüttenmüllerstraße
- Ernst-Lehmann-Straße
- Schwalbenweg
- Siemensstraße
- Taubenstraße
- Für den gesamten Bereich der Maßnahme ist eine neue Beleuchtungsanlage mit Einzelleuchten vorgesehen.
- Im Bereich der Hohenzollernstraße wird die komplette Fahrleitungsanlage einschließlich der Masten erneuert, da der größte Teil der Masten aus dem Jahr 1967 ist und damit seine theoretische Lebensdauer überschritten hat.

Im Bereich von „Alt-Friesenheim“ muss wegen der engen Platzverhältnisse die

Aufhängung an den vorhandenen Wandankern beibehalten werden. Allerdings ist deren Statik im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung zu überprüfen. Soweit es die Platzverhältnisse erlauben, ist auch hier die Aufstellung von Einzelmasten vorgesehen.

2.2. Bereich Hohenzollernstraße

2.2.1. Haltestelle Marienkirche

Die heutige Lage der Haltestelle wird beibehalten. Die Bahnsteige werden gegenüberliegend angeordnet

Zweigleisiger Streckenabschnitt im Bereich der Haltestelle.

2.2.2. Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Marienkirche und der Haltestelle Heinrich-Ries-Halle

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- | | |
|--|---------------------|
| • Gehweg | ca. 1,50 m |
| • Längsparkplätze | 2,00 m |
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Eingleisiger Gleiskörper | 3,40 m |
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Längsparkplätze | 2,00 m |
| • Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) | ca. 1,25 bis 1,50 m |

2.2.3. Fußgängerquerung im Bereich der Röntgenstraße

Im Bereich der Einmündung Röntgenstraße ist gegenüber dem Weg innerhalb des Marienparks zwischen Hohenzollernstraße und Erzbergerstraße eine signalisierte Querung der Fahrbahnen des Individualverkehrs und der Gleisanlage für Fußgänger vorgesehen.

2.2.4. Haltestelle Heinrich-Ries-Halle

Die Bahnsteige der Haltestelle werden südlich der Pettenkoflerstraße gegenüberliegend angeordnet. Der Zugang zur Haltestelle wird in die Fußgängerführung im Bereich des Knotens Hohenzollernstraße /Pettenkoflerstraße integriert. Zusätzliche Nachtbushaltestellen werden im Bereich der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs hergestellt.

Neben den Bahnsteigen wird die Fahrbahnbreite von 4,25 m auf 3,50 m reduziert.

Im Bereich der Haltestelle sind auf der Seite der Heinrich-Ries-Halle Schrägparkplätze vorgesehen.

Zweigleisiger Streckenabschnitt im Bereich der Haltestelle.

2.2.5. Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Heinrich-Ries-Halle und Haltestelle Klinikum

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- | | |
|--|---------------------|
| • Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) | min. 1,50 m |
| • Längsparkplätze | 2,00 m |
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Eingleisiger Gleiskörper | 3,40 m |
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Längsparkplätze/Schrägparkplätze | 2,00 m |
| • Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) | ca. 1,50 bis 3,70 m |

2.2.6. Einmündung Virchowstraße

Gegenüber der Einmündung der Virchowstraße liegt die Hauptzufahrt des Klinikums für Anlieferungs- und Rettungsfahrzeuge. Daher wird dieser Knotenpunkt vollsignalisiert und mit kurzen Links- und Rechtsabbiegespuren in der Hohenzollernstraße ausgestattet.

Gleichzeitig wird mit der Signalisierung des Knotenpunktes eine gesicherte Querung für die Schüler der Realschule plus am Ebertpark geschaffen.

2.2.7. Haltestelle Klinikum

Wegen der Platzverhältnisse ist im Bereich Klinikum die Anordnung von gegenüberliegenden Bahnsteigen nicht möglich. Die Bahnsteige werden daher versetzt angeordnet. Der stadtauswärtsführende Bahnsteig liegt auf der Seite des Klinikums und der in Gegenrichtung nördlich der Einmündung der Bremserstraße.

Die Bahnsteigzugänge werden in die Vollsignalisierung der Einmündung Hohenzollernstraße/Bremserstraße eingebunden.

Zusätzliche Nachtbushaltestellen werden im Bereich der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs hergestellt.

Im Bereich der Haltestelle sind auf der Westseite Schrägparkplätze vorgesehen.

Jeweils auf der Seite der Bahnsteiganlage wird die Fahrbahnbreite von 4,25 m auf 3,5 m verringert.

Die Eingleisigkeit des Bahnkörpers wird im Bereich der Haltestelle fortgeführt.

Zur Andienung der vorhandenen Geschäfte ist eine Ladezone vorgesehen.

2.2.8. Haltestellen fortgeführt.

Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Klinikum und der Ebertstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- | | |
|--|------------------|
| • Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) | 1,30 bis- 4,30 m |
| • Längsparkplätze/Schrägparkplätze | 2,00 m/4,85 m |
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Eingleisiger Gleiskörper bis zur Benzstraße | 3,40 m |

Zweigleisiger Bahnkörper zwischen Benzstraße und Ebertstraße 5,67 m

- | | |
|--|---------------------|
| • Fahrbahn | 4,25 m |
| • Schrägparkplätze | 4,85 m |
| • Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) | ca. 1,60 bis 2,80 m |

2.2.9. Haltestelle Fichtestraße/Ebertstraße

Die Bahnsteige der Haltestelle werden nördlich der Ebertstraße gegenüberliegend angeordnet. Der Zugang zur Haltestelle wird in die Fußgängerführung im Bereich des Knotens Hohenzollernstraße /Fichtestraße/Ebertstraße integriert.

Die Bahnsteiganlage wird behindertengerecht ausgebaut.

Neben den Bahnsteigen wird die Fahrbahnbreite von 4,25 auf 3,50 m reduziert.

Zweigleisige Gleisanlage im Bereich der Haltestelle.

2.2.10. Straßenquerschnitt zwischen der Haltestelle Fichtestraße/Ebertstraße und der Haltestelle Sternstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,50 bis 4,30 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m/4,85 m
- Fahrbahn mit Gleis in Richtung Stadtmitte 4,25 m
- Stadtauswärtsführende Gleisanlage als eigenständiger Gleiskörper 3,40 m
- Fahrbahn mit integriertem Gleis (stadteinwärts) 4,25 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m/4,85 m
- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,60 bis 2,80 m

2.2.11. Fußgängerquerung im Bereich der Röntgenstraße

Zwischen den Einmündungen des Schwalbenwegs und der Siemensstraße ist eine signalisierte Fußgängerquerung vorgesehen.

2.2.12. Haltestelle Sternstraße

Diese Haltestelle wird als „Zeitinsel“ ausgebildet. Kurz vor dem Einfahren der Stadtbahn wird die Fahrbahn des Individualverkehrs signaltechnisch gesperrt, so dass die ÖPNV-Nutzer gesichert die Fahrbahn betreten können um in die Bahn einzusteigen. Um ein niveaugleiches Ein- und Ausstieg

zu ermöglichen, wird die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr auf die Höhe des Bahnsteigniveaus hoch-gezogen.

Wegen der Nähe der Haltestelle zur Sternstraße wird deren Signalanlage mit der Haltestellenanlage koordiniert.

Außerdem werden in der Sternstraße je Fahrtrichtung drei getrennte Fahrspuren (Rechtsabbiegespur, Geradeausspur, Linksabbiegespur) hergestellt.

2.3. Alt-Friesenheim

2.3.1. Sternstraße bis Friesenstraße

Die Gliederung des Straßenraumes richtet sich nach der vorhandenen Gesamtbreite und orientiert sich an den vorhandenen Straßenbäumen.

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,40 bis 3,00 m
- Längsparkplätze/Schrägparkplätze 2,00 m
- Fahrbahn 8,46 m
zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Längsparkplätze 2,00 m
- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 2,10 m

2.3.2. Friesenstraße bis Kreuzstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) a. 1,50 bis 2,00 m
(Engstelle 1,10 m)
- Fahrbahn 6,30 bis 6,60 m
zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) 1,20 bis 2,80 m

In diesem Abschnitt können wegen der zu geringen Gesamtbreite des Straßenraumes keine öffentlichen Parkplätze ausgewiesen werden.

Im Knotenpunktbereich Hagellochstraße/Spatenstraße/Kreuzstraße ist ein signalisierter Fußgängerüberweg vorgesehen. Hiermit wird dem Wunsch nach einer Sicherung dieser Straßenquerung für Schule und Kindergarten Rechnung getragen.

2.3.3. Haltestelle Kreuzstraße

Aus Platzgründen musste der Bahnsteig der Haltestelle Kreuzstraße in Fahrtrichtung stadtauswärts von der Einmündung Friesenstraße zur Einmündung Hagellochstraße verschoben werden.

Der Bahnsteig in Fahrtrichtung stadteinwärts verbleibt an seinem heutigen Standort.

Die Haltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Zwischen den Bahnsteigen ist ein signalisierter Überweg vorgesehen.

2.3.4. Luitpoldstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Süd nach Norden):

- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,30 bis 2,10 m
- Fahrbahn 6,30 bis 6,60 m
zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,10 bis 1,90 m
(Engstelle ca. 0,88 m)

In diesem Abschnitt können wegen der zu geringen Gesamtbreite des Straßenraumes keine öffentlichen Parkplätze ausgewiesen werden

2.3.5. Haltestelle Hagellochstraße

Die Bahnsteige sind gegenüberliegend angeordnet. Die Bahnsteiganlage wird behindertengerecht ausgebaut.

Um die Bahnsteige behindertengerecht ausbilden zu können, musste der gesamte Einmündungsbereich Rückertstraße/Hagellochstraße umgestaltet werden. Dabei wird die Einmündung der Rückertstraße in Richtung Hagellochstraße verschoben, so dass die Grünflächen neu geordnet werden müssen.

Um die Parkplatzsituation in der Luitpoldstraße zu verbessern, werden in der Rückertstraße und der Hagellochstraße am Rand der Grünflächen Senkrechtparkplätze hergestellt.

2.3.6. Carl-Bosch-Straße zwischen Hagellochstraße und Sternstraße

Folgender Querschnitt ist vorgesehen (von Osten nach Westen):

- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,50 bis 2,50 m
- Fahrbahn 6,60 m
- Zweigleisiger Gleiskörper liegt innerhalb der Fahrbahn
- Gehweg (Die Breite ist abhängig von der vorh. Straßenbreite) ca. 1,40 bis 1,70 m

In diesem Abschnitt können wegen der zu geringen Gesamtbreite des Straßenraumes keine öffentlichen Parkplätze ausgewiesen werden

2.3.7. Haltestelle Friesenheim Mitte

Die vorhandene Wendefahrt muss beibehalten werden.

Es werden getrennte Ausstiegs- und Einstiegshaltestellen hergestellt.

Die Ausstiegshaltestelle wird auf der südlichen Seite der Sternstraße unter Mitbenutzung des heutigen Gleiskörpers hergestellt.

Bahnsteigbreite	2,50 m
Fahrbahnbreite	3,25 m
Längsparkplätze	2,00 m
Gehweg	ca. 1,60 m

Die nördliche Seite der Sternstraße wird nicht verändert.

Die Einstiegshaltestelle wird in der Carl-Bosch-Straße hergestellt. Die Gleisanlage bleibt unverändert.

Bahnsteigbreite	2,50 m
Fahrbahnbreite	3,25 m
Längsparkplätze	2,00 m
Gehweg	ca. 1,60 m

Die Fahrspuren des Individualverkehrs bleiben erhalten.

2.4. Parkplatzbilanz

Bereich	Parkplätze im Bestand	Geplante Parkplätze	Differenz
Bereich Hohenzollernstr.	339	324	-15
Bereich „Alt-Friesenheim“	62	70	+8
Insgesamt	401	394	-7

2.5. Vorgesehene Planrechtsverfahren

Für den Abschnitt zwischen den Haltestellen Marienkirche und Sternstraße soll ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für den Abschnitt zwischen den Haltestellen Sternstraße und Friesenheim Mitte soll auf ein Planrechtsverfahren verzichtet werden, da hier nur geringfügige Änderungen gegenüber dem Bestand vorgesehen sind.

2.6. Kostenrahmen

Gegenüber der Stadtratsvorlage aus dem Jahr 2014 müssen Preissteigerungen entsprechend dem Preissteigerungsindex für Baumaßnahmen berücksichtigt werden (mittlere Preissteigerung

ca. 2,4 % pro Jahr).

Die Finanzierung der Maßnahmen im Bereich des Bauabschnittes „Hohenzollernstraße“ ist aus

- Zuwendungen des Landes
- Ausbaubeiträgen
- städtischen Mitteln

vorgesehen.

Für den Bereich des Bauabschnittes „Alt-Friesenheim“ erfolgt die Finanzierung aus

- Zuwendungen des Landes
- Ausbaubeiträgen
- städtischen Mitteln
- Beteiligung des WBL in Höhe der fiktiven Wiederherstellungskosten der Fahrbahn-
festigung im Bereich der Kanalsanierungsmaßnahmen (Bereich Carl-Bosch-
Straße/Luitpoldstraße)

Damit ergeben sich die in der nachfolgenden Tabelle genannten aktualisierten Gesamtkosten

Stadtbahnlinie 10 - Friesenheim					
Hochrechnung der Maßnahmekosten auf der Basis der Baupreientwicklung Baden Württemberg					
Jahr	Gesamtkosten	Anteil Stadtentwässerung	Zuwendungen [Annahme 75%]	Ausbaubeiträge [80%]	Verbleibender Stadtanteil
2009 (laut SR-Vorlage vom 28.08.2012)	21.800.000,00 €	0,00 €	11.100.000,00 €	4.800.000,00 €	5.900.000,00 €
2014 (laut BGA-Vorlage vom 31.03.2014)	26.540.000,00 €	2.570.000,00 €	9.149.000,00 €	4.480.000,00 €	10.341.000,00 €
2017	28.466.167,04 €	2.758.000,64 €	9.823.663,95 €	4.810.363,37 €	11.103.564,20 €

Für die Hochrechnung der Kostensteigerung in den Jahren 2014 bis 2017 wird eine mittlere Preissteigerung von 2,4 % zu Grunde gelegt.
Grundlage: Preissteigerungsindex für Straßenbaukosten, Baden Württemberg für die Jahr 2010 bis 2014

2.7. Terminlicher Ablauf der Maßnahme

Der derzeit aktuelle Planungsstand soll am 20.07.2015 der Presse, den Ortsbeiräten der Stadteile Nord und Friesenheim, dem Bau- und Grundstücksausschuss sowie der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Im September (nach den Sommerferien) sollen in den beiden Ortsbeiratsbezirken jeweils getrennte Anwohnerversammlungen durchgeführt werden, um mit den Betroffenen im kleineren Kreis nochmals die Planungsdetails zu diskutieren und die Möglichkeit für Anregungen zu geben.

Danach werden die Entwurfsplanung sowie die erforderlichen Fachplanungen (Landespflege, Signalplanung usw.) bis zur Entwurfsreife fertiggestellt.

Bis Ende 2015 sollen die folgenden Anträge bei den Genehmigungsbehörden eingereicht werden:

- Zuwendungsanträge getrennt für den Bauabschnitt „Hohenzollernstraße“ und für die Haltestellen im Bereich von „Alt-Friesenheim“
- Antrag auf Planfeststellung für den Bauabschnitt „Hohenzollernstraße“
- Antrag auf Verzicht auf ein Planrechtsverfahren für Alt-Friesenheim
- Antrag auf Genehmigung nach der „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)“ für Alt-Friesenheim

Unter der Annahme, dass für den Bauabschnitt „Alt-Friesenheim“ kein Planrechtsverfahren durchgeführt werden muss und diese Genehmigung in der ersten Jahreshälfte von 2016 vorliegt, kann dort mit den Bauarbeiten im Jahre 2017 begonnen werden. Im Vorfeld werden derzeit bereits Leitungsverlegungsarbeiten der TWL und des WBL Stadtentwässerung im Bereich der Sternstraße und der Carl-Bosch-Straße durchgeführt.

Für den Streckenabschnitt „Alt-Friesenheim“ ist für den Straßen- und Gleisbau mit einer Bauzeit von ca. 18 Monaten zu rechnen.

Der Baubeginn des Bauabschnittes Hohenzollernstraße ist vom Abschluss des Planfeststellungsverfahrens abhängig und kann daher noch nicht terminiert werden. Die Bauzeit für den Straßen- und Gleisbau ist hier mit ca. 18 Monaten zu veranschlagen.

Auch hier sind im Vorfeld noch Leitungsverlegungsarbeiten von der WBL-Stadtentwässerung und den TWL durchzuführen. Ein Teil dieser Leitungserneuerungen sind aber bereits erfolgt oder werden in Kürze beginnen. Lediglich für den Bereich zwischen der Bremserstraße und der Pettenkoferstraße sollen diese, wegen der Enge des Straßenraumes, unmittelbar vor den Straßen- und Gleisbauarbeiten erfolgen.

2.8. Verkehrsführung der Linie 10 während der Bauzeit

Während der Bauzeit soll der Stadtbahnverkehr soweit und so lang wie möglich aufrechterhalten werden, so dass Busersatzverkehre soweit als möglich reduziert werden. Allerdings sind baubedingte Einschränkungen nicht vermeidbar.

Eine Konkretisierung der Verkehrsführung und die Festlegung der einzelnen Bauabschnitte ist erst im Rahmen der Ausführungsplanung sinnvoll, da erst dann die vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrssituation entsprechend berücksichtigt werden können.

Übersichtsplan Bauabschnitte

